

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 74 Januari 2014

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Jaap van Goor, Joop Simmers

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2014
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info20m74

De feestdagen zijn weer voorbij, het nieuwe jaar is begonnen. De wijzigingen in wet- en regelgeving blijven maar doorgaan. In dit nummer wordt daar dan ook weer voldoende aandacht aan besteedt. Wat al een beetje ingeschat werd, wordt waarheid. Per 1 december 2014 wordt de Inland AIS verplicht voor schepen langer dan 20 meter op de Rijn. We houden de ontwikkelingen in de gaten.

Voor het mobiel erfgoed wordt het een leuk jaar waarin extra aandacht wordt gevestigd op de vliegende, rijdende en drijvende erfgoed. Ter land, ter zee en in lucht maar dan met de nadruk op de mobiele geschiedenis. Ook uw organisatie kan hieraan meedoen. Maak er gebruik van!

Janneke Bos, Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Examinering binnenvaart- en watersportdiploma's in een hand?

Voor u een vaarbevoegdheidsbewijs krijgt moet u eerst slagen voor een of meerdere examens. Uitgifte en examinering voor de binnenvaart is in Nederland ondergebracht bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Uitgifte en examinering voor de vaarbewijzen voor de pleziervaart wordt verzorgd door de Vamex. Beide organisaties zijn zogenaamde zelfstandige bestuursorganen (ZBO). Rechtspersonen die door de overheid zijn belast met de uitvoering van een aantal overheidstaken. In Nederland wordt veel gebruik gemaakt van constructies met ZBO's. Alle ZBO's en de door en uitgevoerde overheidstaken zijn recent tegen het licht gehouden, zo ook het CBR en de Vamex.

Hoewel beide organisaties hun taken naar behoren uitvoeren, adviseren de onderzoekers toch om de taken van Vamex bij het CBR onder te brengen. De achterliggende gedachte is dat de overheid kleiner moet worden en dan is het logisch om kleinere organisaties samen te voegen met grotere. Ter vergelijking Vamex heeft een jaaromzet van ongeveer 1,8 miljoen euro en heeft 6,5 voltijds-medewerkers. Bij het CBR werken 1.040 mensen en de omzet bedraagt ruim 115 miljoen euro. Volgens de onderzoekers kan samenvoeging al voor 2017.

Vamex heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in nieuwe examenlocaties en de verbetering van de dienstverlening aan examenkandidaten en geslaagden. Ook is men bezig met verdere vernieuwing waarbij het de bedoeling is dat u straks direct uw vaarbewijs meekrijgt als u geslaagd bent. Daar tegenover staat dat het CBR bijvoorbeeld nog meer locaties over heel het land heeft en er ongetwijfeld schaalvoordelen zijn te behalen. Aan de andere kant hebben grotere organisaties vaak de neiging om meer bureaucratie op te roepen en staan zij verder af van hun klanten.
Big is not always better. Samenvoegen van organisaties kost ook altijd geld (de zogenaamde transitiekosten), terwijl de voordelen niet altijd vooraf voldoende duidelijk zijn in te schatten. Uiteraard hebben wij Vamex om commentaar gevraagd.

"Vamex verwacht niet dat het overdragen van haar taken aan het CBR tot voordelen voor de klanten zal leiden.
De kwaliteit van de dienstverlening zal er niet beter door worden en de tarieven voor de examens of afgifte van de vaarbewijzen zullen niet verder dalen. De minister heeft besloten dat een besluit pas genomen kan worden als er een onderbouwde business case ligt. Vooralsnog wordt er niet aan een dergelijke business case gewerkt."

Ook ik {red: Jaap van Goor} ben niet overtuigd van het nut van het overgaan naar het CBR. In mijn ogen zijn er ook nog andere opties die interessant kunnen zijn. Zoals het overgaan van alle binnenvaartexamens van CBR naar Vamex om zo de nautische expertise te bundelen.
En een optie waarbij de feitelijk examinering los komt te staan van de inhoud kan in mijn ogen heel goed. Voor elk overheidsexamen gaat u naar een speciale examenlocatie bij u in de buurt. De inhoud, exameneisen, controle op de

kwaliteit van het examen etc. komen tot stand in zelfstandige organisaties die dicht bij de doelgroep en de markt staan, maar die zich niet bezig houden met het feitelijk organiseren van de examens en het uitgeven van slaagbewijzen ed..

Het duurt nog even voor het 2017 is en het laatste woord is hier dus nog niet over gezegd. In de Vaarwijzer Nieuwsbrief blijven wij u op de hoogte houden.

Bron: Jaap van Goor, Vaarwijzer

Samenvatting Nationaal Motorbootzaken Onderzoek 2013

In december 2013 is gedurende 3 weken een online enquête uitgezet bij onder andere de volgers van de blog motorbootzaken.nl, via de ledennieuwsbrief van de VNM, bestuursleden verenigingen en vele overige watersportcontacten. De respons totaal was 443 reacties hetgeen een forse verhoging is ten opzichte van het aantal respondenten van het onderzoek in 2012. Bij een betrouwbaarheid van 95% geeft het aantal respondenten van 443 een acceptabele foutenmarge van minder dan 5%.

SAMENVATTING

1. De antwoorden bevestigen dat het onderzoek onder de juiste doelgroep heeft plaats gevonden. Het zijn allen motorbootvaarders, van starters tot uiterst ervaren vaarders, met het accent op motorboten tussen de 7 meter en de 15 meter. Respondenten hebben zelf aangegeven hun mate van praktijk vaarervaring.
2. Van alle ondervraagden is 18% lid van een VNM-vereniging, 43% van een KNWV-vereniging, 6% is lid van een niet-aangesloten vereniging, 23 % is geen lid van een vereniging.
3. 28 % van alle ondervraagden geeft aan in het bezit te zijn van het Vaarbewijs 1 en 54 % van Vaarbewijs 1 en 2.

Bijna 10% van de groep zeer ervaren vaarders heeft geen Vaarbewijs. Er is hierbij nauwelijks verschil tussen leden van één van de overkoepelende watersportorganisaties en niet-aangesloten watersporters.

4. Een meerderheid van 56% van alle ondervraagden vindt het Vaarbewijs een prima theoretische basis voor het motorbootvaren. Niet-aangesloten watersporters vinden dat echter méér (69%) dan de wél aangesloten verbondsleden (55%).

Wel vindt 60% van de ondervraagden dat aan het theoretische Vaarbewijs een praktijk -module zou moeten worden gekoppeld.

5. Van alle ondervraagden vindt 57% dat het wenselijk is de lengtegrens van 15 meter voor het verplichte Vaarbewijs te verlagen. VNM-leden vinden dat overigens méér (64%) dan KNWV-leden (52%).

Daarnaast vindt 33% van de respondenten dat de lengtegrens gehandhaafd kan blijven op 15 meter. Meer KNWV-leden vinden dit (39%) dan VNM-leden (27%)

Bij de 20 km- snelheidsgrens voor snelvaarders ligt dat beduidend anders, namelijk van alle ondervraagden vindt slechts 17% dat deze grens verlaagd zou moeten worden. Ruim 32 % is voor handhaving van de 20 km-grens.

6. De CWO-lijn voor motorbootvaren is de grote onbekende bij motorbootvaarders: 58% heeft hier nog nooit van gehoord en nog eens 26 % geeft aan er wel van gehoord te hebben maar niet weet wat CWO inhoudt. Kortom, zo'n 84% van alle ondervraagden zegt het CWO - praktijkvaren eigenlijk niets. Bij VNM-leden ligt dat percentage zelfs op 90%, bij KNWV-leden op 82%.

Opvallend is het ook dat bij diegenen die aangeven dat ze zeker zijn geïnteresseerd in een praktijkopleiding, ook 58% aangeeft nooit van CWO Motorbootvaren gehoord te hebben en 28% heeft er wel van gehoord maar weet niet wat het inhoudt.

Van diegenen die aangeven dat ze volledig onbekend zijn met het CWO Motorbootvaren geeft 57% aan dat ze ook geen wens hebben om hun praktijkervaring te verhogen.

7. De behoefte om, naast het theoretische vaarbewijs, extra praktijk opleidingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld specifieke situaties aan te bieden, ligt erg gespreid:
30% van alle ondervraagden geeft aan deze behoefte wel of in een beperkte omvang te hebben, 40% geeft aan hieraan geen behoefte te hebben.

Wel geeft 27% van alle ondervraagden aan dat dit in verenigings- of verbondsband zou moeten worden aangeboden.

8. Op de individuele vraag naar een eigen praktijkopleidingtraject antwoordt 55% dat ze voldoende praktijkervaring hebben en geen wens hebben om die te verhogen, 29 % geeft aan dit wel te willen en 14% geeft aan zo'n aanbod wel te zien zitten maar zal er geen gebruik van maken. Verenigingen en de beide watersport-organisaties worden met name genoemd om een rol te spelen bij het aanbod van praktijkopleidingen in één of andere vorm: individueel, in een groepje, als merkenclub etc. Een kleine minderheid (13%) geeft aan dit te willen via een commerciële vaarschool.

9. Als toetje heeft dit onderzoek gevraagd naar de relatie tussen eigenaren/schippers van motorboten en huurders/verhuurders van motorboten, als is het maar om de vooroordelen over elkaar in beeld te krijgen. Van alle ondervraagden geeft dan ook 60% aan dat men een slechter vaargedrag ervaart bij huurders dan bij eigenaren van schepen.

Verder vindt 27% van de motorbootschippers dat er een aangescherpte vaarbewijsplicht zou moeten gelden voor huurders terwijl zelfs 54% van de schippers van mening is dat verhuurders een verplichte theoretische- én praktijktest vóóraf zouden moeten afnemen bij hun huurders.

De zeer en uiterst ervaren vaarders zijn zelfs met een 100%-score van mening dat zij het vaargedrag van huurders als slechter ervaren.

Een minderheid van 12% van alle ondervraagden vindt dat huurders van schepen korter dan 15 meter niet afwijkend behandeld moeten worden .

10. Van alle ondervraagden vindt 50% dat verenigingen en watersportbonden de opleidingen om veiliger en correcter te kunnen laten varen in alle vaargebieden, dus los van vaarbewijs- en CWO opleiding, zouden moeten oppakken; 33 % ziet hiervoor een taak bij commerciële vaarscholen.

De complete set informatie en tabellen zijn op te vragen per mail bij : motorbootzaken@kpnmail.nl Alle antwoorden van het onderzoek zijn op te vragen en beschikbaar.
Er zijn zeer veel aanvullende en interessante commentaren gegeven door de deelnemers, ook beschikbaar per vraag.

Bron: Joop Simmers, januari 2014, www.motorbootzaken.nl

CWO secretariaat verhuist naar Loosdrecht

Vanaf januari 2014 is het CWO Secretariaat ondergebracht bij Groei Direct Opleidingen te Loosdrecht. Een nieuwe locatie maar vertrouwde mensen, als u contact met ons opneemt is de kans groot dat u de mensen zal herkennen. De komende maanden houden we u op de hoogte van de ontwikkelingen die we gaan doorvoeren om de kwaliteit en het serviceniveau van de CWO verder te verbeteren.

Het CWO adres is:
't Breukeleveensemeentje 4
1231 LM Loosdrecht

Het Secretariaat is 5 dagen per week bezet van 9.00 uur tot 17.00 uur en in het seizoen voor nood ook in de avonduren voor CWO gebruikers bereikbaar op: 085 - 401 59 66

Bron: www.cwo.nl

Regeling tarieven Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen 2014

BIJLAGE I BIJ ARTIKEL 1.2 TARIEVEN BINNENVAARTWET

De tarieven zijn door de Minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld in de Regeling tarieven scheepvaart 2005 en luiden als volgt:

Tarief Rijnpatent	
Afgifte Rijnpatent	€ 52,25
Uitbreiden, vervangen of omruilen Rijnpatent	€ 26,15
Tarief examen Rijnpatent	
Schriftelijke examens Schippersdiploma Rijnvaart ter verkrijging van het Rijnpatent	€ 82,60
Mondelinge examens Schippersdiploma Rijnvaart ter verkrijging van het Rijnpatent	€ 116,40
Tarief aanvraag (beperkt) groot vaarbewijs	
Behandeling eerste aanvraag van een (beperkt) groot vaarbewijs	€ 52,25
Behandeling aanvraag duplicaat dan wel verlenging van de geldigheid van het beperkt groot vaarbewijs	€ 26,15
Tarief examen groot vaarbewijs	
Schriftelijke examens voor het Schippersdiploma RKM ter verkrijging van het (beperkt) groot vaarbewijs voor de vaart op RKM en voor deelname aan het examen voor het Schippersdiploma AB ter verkrijging van een groot vaarbewijs voor de vaart op AB	€ 82,60
Mondelinge examens voor het Schippersdiploma RKM ter verkrijging van het (beperkt) groot vaarbewijs voor de vaart op RKM en voor deelname aan het examen voor het Schippersdiploma AB ter verkrijging van een groot vaarbewijs voor de vaart op AB	€ 116,40
Tarief vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot met beperkt vaargebied	
Behandeling aanvraag vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot met beperkt vaargebied	€ 52,25
Behandeling aanvraag verlenging vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot met beperkt vaargebied in verband met de aan de leeftijd gerelateerde geldigheid van het vaarbewijs	€ 26,15
Tarief Bewijs van riviergedeelten bevoegd voor varen op de Rijn	
Afgifte bewijs riviergedeelten bevoegd voor varen op de Rijn	€ 52,25
Uitbreiding riviergedeelten	€ 26,15
Tarief zeilbewijs	
Behandeling aanvraag zeilbewijs	€ 52,25
Behandeling aanvraag verlenging zeilbewijs in verband met de aan de leeftijd gerelateerde geldigheid van het vaarbewijs	€ 26,15
Tarief examen zeilbewijs	
Schriftelijke examens voor het Schippersdiploma zeilvaart ter verkrijging van het zeilbewijs	€ 82,60
Mondelinge examens voor het Schippersdiploma zeilvaart ter verkrijging van het zeilbewijs	€ 116,40
Tarief vakdiploma Ondernemer in de binnenvaart	
Schriftelijke examens ter verkrijging van het vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart	€ 82,60
Tarief examen Reglement radarpatenten	
Afname examen theoretisch en praktijkgedeelte	€ 294,50
Afname theorie herexamen	€ 82,20
Afname praktijk herexamen	€ 212,30
Tarief radarpatent	
Afgifte radarpatent	€ 52,25

Bron: Officiële bekendmakingen.nl

Wijziging diverse tarieven per 1 januari 2014

De regeling wijzigt drie regelingen:
- de Regeling aanvraag autorisatie classificatiecode vuurwerk;
- de Regeling olie-afgifteboekje Rijnvaart 1995; en
- de Regeling tarieven scheepvaart 2005.

Deze regelingen stellen tarieven vast voor diensten die door of namens de overheid voor derden worden verricht vanwege diverse wetten en amvb's op het gebied van scheepvaart en vuurwerk. Uitgangspunt van het kabinetsbeleid is dat de Rijksoverheid voor het verlenen van diensten aan derden zoveel mogelijk kostendekkende tarieven in rekening brengt.

De toelichting bij de wijziging van de Regeling olie-afgifteboekje Rijnvaart 1995 staat in het onderdeel artikelsgewijs van deze toelichting.

De wijziging van de tarieven van de ILT en Kiwa
De tarieven die de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) tot nu toe toepast zijn nog niet kostendekkend.
In verband met het economisch ongunstige klimaat worden de tarieven per 1 januari 2014 alleen aangepast met een inflatiecorrectie van 2,25%. Met deze aanpassing wordt afgezien van een reële tariefstijging om te komen tot een hogere kostendekkingsgraad van de tarieven. Hierbij kan de tariefwijziging per individueel product iets afwijken vanwege afronding.
Op 1 juni 2010 is het verlenen van een aantal vergunningen door de Minister van Infrastructuur en Milieu gemandateerd aan Kiwa N.V. (Kiwa). De overeenkomst met Kiwa

voorziet in een jaarlijkse stijging van de door Kiwa toe te passen tarieven met een inflatiecorrectie en vanaf 1 januari 2014 tevens in een daling van de tarieven met een efficiencyfactor. Deze factor bedraagt per 1 januari 2014 voor binnenvaart -2,50% en voor koopvaardij en visserij -2,00%. Per saldo leidt dit bij een inflatiecorrectie van 2,25% tot de volgende tariefmutaties: binnenvaart -0,25% en koopvaardij en visserij +0,25 %. Voor de betrokken werkzaamheden door Kiwa wordt BTW in rekening gebracht. Deze in rekening te brengen bedragen zullen dus hoger zijn dan de bedragen genoemd in deze regeling.

Andere wijzigingen van de Regeling tarieven scheepvaart 2005

In de Regeling tarieven scheepvaart 2005 zijn naast de aanpassing van de tarieven, nog een tweetal groepen wijzigingen doorgevoerd. In de eerste plaats zijn er tarieven geschrapt en één tarief toegevoegd. Dit nieuwe tarief wordt toegelicht in het onderdeel artikelsgewijs van deze toelichting. De schrapping volgt uit het feit dat in de afgelopen jaren een aantal onderzoeken en verstrekkingen van certificaten zijn overgedragen aan klassenbureaus. Deze overgedragen onderzoeken en verstrekkingen worden door deze wijzigingsregeling uit de tariefregeling verwijderd.

In de tweede plaats zijn er wijzigingen doorgevoerd die overwegend tot doel hebben om het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) de bevoegdheid te verlenen om voor de afgifte van vaardocumenten en het afnemen van de daarvoor vereiste examens de tarieven vast te stellen krachtens artikel 51, tweede lid, onderdeel b, van de Binnenvaartwet. Op grond van dat artikel kan worden bepaald dat andere instanties dan de minister die belast zijn met de verstrekking van vergunningen of het afgeven van documenten op grond van de Binnenvaartwet, zelf hun vergoeding daarvoor, alsmede de wijze van betaling van die vergoeding, mogen vaststellen met inachtneming van de bij deze regeling gestelde regels. Op grond van de desbetreffende bepalingen van deze regeling dient het CBR te handelen overeenkomstig artikel 4am van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. In het eerstgenoemde artikel is het beginsel van kostendekkendheid verankerd. Bij de bepaling van de kostprijs zal gebruik gemaakt worden van een kostprijscalculatiemodel. Vervolgens worden daarbij de tarieven gebaseerd op de kosten van de activiteiten die redelijkerwijs nodig zijn om het product tot stand te brengen. Krachtens artikel 17, eerste lid, van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen zijn deze tarieven bovendien aan voorafgaande goedkeuring door de minister onderworpen. De tarieven worden opgenomen in de Regeling tarieven Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen 2014 van het CBR die in de Staatscourant wordt bekendgemaakt. De wijzigingen zien op enkele bepalingen in § 1.3 van de Regeling tarieven scheepvaart.

SAB-documenten

De Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) brengt kosten in rekening voor werkzaamheden met betrekking tot het dienstboekje, het vaartijdenboek en het olie-afgifteboekje. Deze werkzaamheden dient de SAB kostendekkend uit te voeren. In verband met de gestegen kosten stijgen de door de SAB gehanteerde tarieven per 1 januari 2014 met 2%.

Artikel 1.27f. Tarief examen CWO groot motorschip

1. Voor deelname aan het theoriegedeelte van het examen ter verkrijging van het diploma CWO groot motorschip, bedoeld in artikel 7.8, derde lid, onderdeel a, van de Binnenvaartregeling, is een tarief verschuldigd van € 49,00 voor deel A, van € 59,00 voor deel B en van € 75,00 voor de delen A en B tezamen.
2. Voor deelname aan het praktijkgedeelte van het examen ter verkrijging van het diploma CWO groot motorschip, bedoeld in artikel 7.8, derde lid, onderdeel a, van de Binnenvaartregeling is een tarief verschuldigd van € 385,00.

Deze wijziging bevat een verlaging van het tarief van de Stichting VAMEX voor het examen CWO groot motorschip. De huidige hogere tarieven zijn nog gebaseerd op het uitgangspunt dat hiermee de ontwikkelkosten voor de examens terugverdiend kunnen worden. Gezien de zeer lage examenaantallen wordt dit echter nauwelijks gerealiseerd. Het is zelfs mogelijk dat de examenaantallen mede zo laag zijn omdat het huidige hoge tarief potentiële kandidaten ontmoedigt om aan het examen deel te nemen. De ontwikkeling van de examens heeft al enkele jaren geleden plaatsgevonden en de kosten kunnen inmiddels als verzonken worden beschouwd. Dit rechtvaardigt het aanpassen van de tarieven naar het niveau van de directe kosten, vermeerderd met een vergelijkbare contributiemarge voor vaste kosten als bij het examen voor het klein vaarbewijs. Dit resulteert in deze aanpassing van de tarieven. De goedkeuring door de minister van tariefvoorstellen van de Stichting VAMEX vindt plaats in het kader van de goedkeuring van de jaarlijkse begroting.

Voor alle details zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-34602.odt.

Bron: officiële bekendmakingen.nl

Inland AIS vanaf 1 december 2014 verplicht

In de nieuwsbrief van de Centrale Commissie Rijnvaart van 9 december 2013 staat de volgende passage:
Gezien de voordelen van het gebruik van Inland AIS en van Inland ECDIS, maar tevens rekening houdend met de kosten van deze apparatuur, heeft de CCR in de laatste plaats besloten artikel 4.07 van het Politiereglement voor de Rijn te wijzigen, waardoor de uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) per 1 december 2014 verplicht wordt gesteld. Bepaalde kleine vaartuigen zijn van deze verplichting vrijgesteld.

Bron: http://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20131209nl.pdf

Zie ook http://www.binnenvaart.org/?p=796#more-796.

Ontwikkelingen rond elektronische vaarkaarten (ENC's)

Vrijwel onopgemerkt is eind september 2013 de Europese richtlijn [(EU) Nr. 909/2013] gepubliceerd, die de lidstaten verplicht om over uiterlijk 30 maanden inland-ECDIS kaartgegevens (data!) ter beschikking te stellen. Dit is de stok achter de deur, die nodig was om er voor te zorgen dat er door verschillende landen geïnvesteerd kan worden om hier serieus werk van te maken. De richtlijn geldt voor vaarwateren vanaf klasse Va. Schippers die gebruik maken van de (gratis) ECDIS cellen die momenteel door verschillende vaarwegbeheerders in Europa beschikbaar gesteld worden, weten uit ervaring dat er nog zeer veel te verbeteren valt. Tussen 2005 (RIS-directive) en 2013 was het wachten op deze Uitvoeringsverordening. Er is nu meer zicht op verbeteringen. Eenduidige, aaneensluitende ENC's van het gehele netwerk zijn van essentieel belang. Schippers ervaren de vaarweg als een aaneengesloten geheel, met logistieke stromen tot in de haarvaten.

Vooruitlopend op de EU-verplichting, is Nederland al aan het werk gegaan om verbeteringen in haar ENC's tot stand te brengen. Tussen overheden, haven- en vaarweg-beheerders en binnenvaartsector is overleg gaande om te komen tot eenduidige en aaneensluitende ENC's van het netwerk dat voor de beroepsvaart van belang is. De ambitie van Nederland gaat verder dan alleen de (verplichte) klasse Va vaarwateren. Naar verwachting zal in het voorjaar van 2014 een initiatief hiertoe ontvouwd worden.

De CCR bereidt regelgeving voor, waarbij de aangekondigde AIS verplichting wordt gecombineerd met een verplichting om AIS zichtbaar te kunnen maken in een inland-ECDIS vaarkaart of een vergelijkbaar visualiseringssysteem. Peter Stuurman (RWS) zal tijdens Telematicadag uitgebreid ingaan op de ontwikkelingen rond ENC's en AIS. Een eventuele verplichte koppeling tussen blauw-bord en AIS zal ook aan de orde komen.
http://www.binnenvaart.org/?page_id=1462

Bron: Nieuwsbrief Bureau Telematica Binnenvaart

Extra eisen 20+ vóór 2018

Pleziervaartuigen langer dan 20 meter moeten, zoals eerder gemeld, in 2019 voldoen aan extra technische eisen. Tot die tijd geldt een overgangsregeling. De eisen van hoofdstuk 21 van het Certificaat van Onderzoek zijn in België en Frankrijk al een paar jaar van kracht en in Duitsland moesten die schepen altijd al een volledig (Rijn) certificaat hebben. Nog lang niet alle bij ons verzekerde recreatieschepen boven de 20 meter hebben het benodigde certificaat.

'We hebben onvoldoende mensen en middelen om iedereen in het laatste jaar van de overgangstermijn te keuren dus wacht niet te lang', waarschuwt hoofdexpert Jeroen Mooij van EFM. Hij adviseert mensen die nog geen certificaat hebben en binnenkort voor een reguliere keuring de helling op moeten, de inspecteur gelijk even te laten kijken wat er voor het ROSR-certificaat moet gebeuren. *'Als dat ingrijpende dingen zijn, heeft u nog even tijd die in orde te maken.'*
Let op! De certificaatplicht geldt niet alleen voor pleziervaartuigen, maar ook voor andere schepen of konvooien langer dan twintig meter die beroepsmatig gebruikt worden en tot nu toe geen certificaat hoefden te hebben. Dus bijvoorbeeld kleine vissersvaartuigen, sleep- en duwvletjes en werkvaartuigen.

Bron: EFM Info 14.2, Jaargang 14, uitgave 2, december 2013

Hou rekening met inspectiedrukte

Omdat er op 1 januari 2015 voor de beroepsvaart opnieuw een groot aantal overgangsbepalingen voor bestaande schepen vervallen, kan het verstandig zijn uw schip in 2014 te hercertificeren. In dat geval hoeft u, tot de volgende keuring, nog niet aan de nieuwe eisen te voldoen.
We verwachten dat 2014 een heel druk jaar wordt.
Wacht dus niet tot het laatste moment, maar reserveer op tijd een werf. Als u die afspraak gelijk aan ons doorgeeft, proberen we daar met de planning van onze experts rekening mee te houden en zo teleurstellingen te voorkomen.

Bij de eisen waar bestaande schepen na de eerste keuring na 1 januari 2015 conform het ROSR aan moeten voldoen gaat het bijvoorbeeld om maximale geluidsniveaus (machinekamer 110 dB, stuurhuis 70dB, slaapkamers 60 dB), strengere eisen voor de autokraan (elk jaar controleren, elke tien jaar keuren), een goedgekeurde bijboot, een goedgekeurd type bochtaanwijzer en een volledig dichte schroefas en roerkoning. De volledige lijst met overgangsbepalingen die de komende jaren vervallen, kunt u vinden op onze website (www.efm.nl/downloads)

Bron: EFM Info 14.2, Jaargang 14, uitgave 2, december 2013

Wijziging Besluit mandaat certificering binnenvaartschepen

Het Besluit mandaat certificering binnenvaartschepen wordt als volgt gewijzigd:
In artikel 1 wordt in de begripsomschrijving van inspecteur-generaal 'Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Leefomgeving en Transport.

Aan artikel 2, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, drie onderdelen ingevoegd, luidende:
d. de directeur van Register Holland B.V te Enkhuizen;
e. de directeur van het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart te Rotterdam en
f. de directeur van Selles en van Dijk experts te Steenwijk.

Dit besluit treedt in werking met ingang van 30 november 2013. Sinds 2011 zijn de erkende classificatiebureaus op grond van het Besluit mandaat certificering binnenvaartschepen (Stcrt. 2011, nr. 68 32) gemandateerd tot afgifte van de certificaten. In aansluiting hierop wordt

met de onderhavige wijziging van genoemd mandaatbesluit een drietal keuringsinstanties eveneens gemandateerd om certificaten af te geven.
Deze keuringsinstanties zijn eerder op grond van artikel 3.25 van de Binnenvaartregeling erkend en aangewezen tot het verrichten van onderzoeken van schepen. Dit is de reden dat de keuringsinstanties worden uitgezonderd van artikel 4.

Bron: Officiële bekendmakingen.nl

IenM verheugd over mogelijk uitstel scheepseisen op de Rijn

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verheugd dat binnenvaartschippers mogelijk meer tijd krijgen om hun schepen aan de internationale eisen op de Rijn te laten voldoen. Het gaat om een aantal bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2015 afloopt, waaronder eisen omtrent geluid, elektrische installaties en relingen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft aangekondigd, met het oog op de aanhoudende crisis, te werken aan verlenging van deze overgangstermijnen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).

Gevolgen
De CCR is voornemens in haar plenaire voorjaarsvergadering een besluit te nemen. De beslissing wordt nu reeds voorbereid. Hoeveel extra tijd schippers krijgen is nog niet bekend. De Nederlandse delegatie, het binnenvaartbedrijfsleven en onlangs ook de Europese Commissie hebben herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen voor de binnenvaartsector. Om bestaande schepen aan de nieuwe regels te laten voldoen moeten schippers vaak hoge kosten maken. Het gaat nogal eens om bedragen die noodlijdende schippers niet of nauwelijks kunnen opbrengen.

Alternatieven
De Nederlandse delegatie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart deed reeds onderzoek naar de mogelijkheden voor bestaande schepen om aan de bepalingen te voldoen, maar is ook op zoek naar alternatieven. Daar is nu meer tijd voor, wat de kans op een bevredigende oplossing vergroot. Nederland zal zich blijven inzetten om passende oplossingen te vinden voor de overgangsbepalingen die door de binnenvaartsector als het meest knellend worden ervaren.

Bron: nieuwsbericht Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Visie 2018 van de Centrale Rijnvaart Commissie

De binnenvaart is een dynamische, toekomstgerichte vervoerswijze. In het kader van de "Visie 2018" legt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voor de komende vijf jaar zichzelf ambitieuze doelen op, die haar duurzame ontwikkeling in ecologisch, sociaal en economisch opzicht ten goede zullen komen.

Veiligheid en betrouwbaarheid
In het jaar 2018 zou de positie van de binnenvaart als veilige vervoersdrager geconsolideerd moeten zijn en de betrouwbaarheid van de dienstverlening in lijn met de eisen die op de markt gesteld worden, verhoogd moeten zijn.
De Rijn- en Europese binnenvaart zal over specifieke, moderne standaarden voor de technische vereisten voor binnenvaartschepen beschikken.
De verbetering van het veiligheids- en risicobeheer in binnenvaartondernemingen wordt bevorderd om de eigen verantwoordelijkheid van het scheepvaartbedrijfsleven voor de aan veiligheid gerelateerde processen te versterken en op langere termijn de regelgeving te kunnen afslanken.
Het bedrijfsleven zal gebruikmaken van RIS- diensten die op innovatieve technologieën zijn gebaseerd, zodat de veiligheid hierdoor wordt verhoogd, er beter rekening kan worden gehouden met logistieke aspecten en ecologische overwegingen.

Beroepsopleiding en -kwalificatie
In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart over een arbeidsmarkt beschikt die de groeiende vraag aan goed gekwalificeerd personeel en op langere termijn de herbezetting van arbeidsplaatsen in verband met pensionering zal kunnen dekken.
De opleidingen en beroepskwalificaties van het binnenvaartpersoneel zullen gemoderniseerd worden, dragen bij tot een verhoging van de attractiviteit van binnenvaartberoepen en zorgen hierdoor voor een voldoende ruim aanbod aan arbeidskrachten.
De eisen aan de talenkennis worden gepreciseerd om een bijdrage te leveren aan een betere communicatie en daardoor verhoging van de veiligheid in de binnenvaart.

Brandstofgebruik en uitstoot van broeikasgassen
In het jaar 2018 zal de binnenvaart door een geringer brandstofverbruik en afgenomen emissies van broeikasgassen naar verwachting in nog hogere mate bijdragen aan maatregelen tegen de klimaatverandering.
Doelen op lange termijn voor het verminderen van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen worden geformuleerd en gekwantificeerd voor de Rijn- en Europese binnenvaart met het oog op gecoördineerde maatregelen van het binnenvaartbedrijfsleven, de lidstaten, internationale organisaties en andere betrokken partijen.
De Rijn- en Europese binnenvaart worden ondersteund in hun streven het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen in het kader van nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen, mede op basis van de CO_2- en brandstofstrategie van de CCR, te reduceren.

Emissie van verontreinigende stoffen in de atmosfeer en het water
In het jaar 2018 zal de binnenvaart door verder afgenomen emissies van schadelijke stoffen afkomstig van de voortstuwingsinstallatie en door een verbeterde omgang met ladingrestanten in versterkte mate hebben bijgedragen aan een betere kwaliteit van water en lucht.
Innovaties ten voordele van alternatieve brandstoffen en energieën, meer bepaald van LNG, worden gestimuleerd met aandacht voor de veiligheid.
De voorwaarden voor een verdere reductie van de emissie van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes door

de Rijn- en Europese binnenvaart worden verbeterd.
Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat voorzien is binnen het kader van het CDNI is zo ver opgebouwd dat de afgifte van afval in de praktijk goed verloopt. Voor de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading wordt een instrument ontwikkeld en is een reglementair kader voorzien.

Veranderende randvoorwaarden ten aanzien van het milieu
In het jaar 2018 zouden de infrastructurele en operationele randvoorwaarden zodanig verbeterd moeten zijn dat binnenvaart en vaarweg de betrouwbaarheid en het prestatievermogen ook bij in de toekomst noodzakelijke aanpassingen binnen het stelsel van milieueisen kunnen verzekeren.
De infrastructuur wordt steeds beter en performanter, waardoor de veiligheid nog verder toeneemt en ook de afwikkeling in de Rijnvaart verbetert.
De internationale coördinatie van een geïntegreerde planning en beheer van de Rijn en andere Europese waterwegen wordt in overleg met andere internationale instanties verder verbeterd.

Logistieke ketens
In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart door het benutten van de transportcorridors waarin vaarwegen zijn opgenomen, een sterkere positie in de logistieke ketens van zowel het achterlandverkeer als van de continentale stromen zal innemen.
De fysieke, elektronische en organisatorische verstrengeling met andere vervoersdragers in het kader van multimodale Europese vervoerscorridors worden verbeterd en moeten een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens mogelijk maken. Dit stelt de binnenvaart in staat om meer te profiteren van de toegenomen goederenoverslag in de zeehavens.
De Rijnvaart wordt goed geïntegreerd binnen een grensoverschrijdend corridormanagement.

Handhaving van sociale randvoorwaarden
In het jaar 2018 zou een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden merkbaar moeten kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen.
De Rijnvarenden genieten voldoende, wettelijk verankerde sociale bescherming, die specifiek rekening houdt met het mobiele karakter van hun beroep.
De naleving van de toepasselijke sociale arbeidsomstandigheden wordt gewaarborgd door de invoering van adequate middelen die gebruik maken van het potentieel van innovatieve technologie, zoals bijvoorbeeld de elektronische tachograaf en het elektronische dienstboekje.

Informatie
In het jaar 2018 wordt verwacht dat de binnenvaart zich voordeel zal kunnen doen met een ruimere beschikbaarheid van doelgerichte en betrouwbare informatie met betrekking tot alles wat samenhangt met het vervoer over water.
Er wordt een waarnemingscentrum voor de binnenvaart in Europa opgericht. Dit heeft tot doel een uitgebreid inzicht in de binnenvaart te bieden, in te gaan op specifieke informatiebehoeften van private en publiekrechtelijke spelers in de binnenvaart, alsook voor een breder publiek een platform te zijn voor gegevensuitwisseling.
Ten behoeve van politieke, economische beleidsmakers en overheden wordt de communicatie verbeterd op het gebied van de vervoersveiligheid, de betrouwbaarheid van de Rijn- en binnenvaart, de evaluatie van technische voorschriften, alsook de gevolgen van de klimaatverandering.

Bron: Centrale Commissie Rijnvaart

Wijzigingen technische eisen voor de Rijnvaart

Met de "*Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 22 november 2013, nr. IENM/BSK-2013/242638, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van resolutie 2013-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de reparatie van verschillende onvolkomenheden in die regeling*" worden enkele gewijzigde eisen voor het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn per 1 december 2013 van kracht.

Hieronder een selectie van de onderwerpen die gewijzigd zijn:
- artikel 8.01 tweede lid, keuringen van drukvaten
- artikel 10.02 eerste lid, verplichte uitrustingseisen
- artikel 10.03, 10.03a en 10.03b, keuringen van draagbare blustoestellen en blusinstallaties
- artikel 11.12, keuringen van kranen
- artikel 14.13, keuringen van vloeibaargasinstallaties
- bijlage N, deel III, lijst van toegelaten Inland-AIS apparatuur

Voor alle details zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-33026.html. (JB)

Beleidsregels ontheffingen generatorverbod Rotterdam

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,
overwegende dat:
- sinds medio 2011 op nader door of namens ons college aangewezen ligplaatsen in de Rotterdamse haven het verboden is aan boord van een binnenschip een generator voor het opwekken van elektriciteit te gebruiken;
- op die aangewezen ligplaatsen walstroom beschikbaar is, waardoor binnenschepen over elektriciteit kunnen beschikken;
- het in sommige gevallen niet mogelijk blijkt dat een binnenschip van de walstroom gebruik kan maken;
- van het verbod om een generator te gebruiken ontheffing kan worden verleend;
- in nader in deze beleidsregel omschreven gevallen het mogelijk is om ontheffing van het generatorverbod te verlenen;
gelet op artikel 4.6, tweede lid, van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010, artikel 11.7, eerste lid, onder d, juncto artikel 1, tweede lid, van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rotterdam 2012 en het Aanwijzingsbesluit gebieden generatorverbod Rotterdam 2013;
besluit van te stellen:

Beleidsregels ontheffingen generatorverbod Rotterdam
Artikel 1. Reikwijdte
Artikel 2. Gronden voor ontheffing
Artikel 3. Duur ontheffing artikel 2, onder a
Artikel 4. Duur ontheffing artikel 2, onder b, c en d
Artikel 5. Duur ontheffing artikel 2, onder e
Artikel 6. Inwerkingtreding
Artikel 7. Citeertitel

Met deze beleidsregels wordt duidelijkheid geschapen voor zowel binnenvaartschippers als andere belanghebbenden hoe de Havenmeester, namens het college, omgaat met de bevoegdheid om een ontheffing te verlenen van het generatorverbod. Tevens wordt aangeven welke ontheffing in welk gebied wordt afgegeven, de duur van de ontheffing en of een ontheffing meer dan één keer kan worden verleend.
In het kader van het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de (lokale) luchtkwaliteit en het voorkomen van geluidshinder en stankoverlast zijn in de haven door de Havenmeester van Rotterdam, namens het college van burgemeester en wethouders, plaatsen aangewezen waar het voor een schipper van een binnenschip verboden is een generator te gebruiken. De wettelijke basis om deze gebieden aan te wijzen staat in artikel 4.6 van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010.

De aanwijzing van deze gebieden heeft plaatsgevonden in het Aanwijzingsbesluit generatorverbod Rotterdam 2013 (verder: Aanwijzingsbesluit). In deze aangewezen gebieden geldt het verbod om een generator aan boord van een binnenschip te gebruiken. Op grond van het tweede lid van artikel 4.6 van de Havenbeheersverordening Rotterdam 2010 kan het college ontheffing verlenen van het verbod om een generator te gebruiken.
Op de gebieden die in het Aanwijzingsbesluit zijn genoemd mag een schip geen generator gebruiken, tenzij een ontheffing is verleend. Een ontheffing wordt schriftelijk of elektronisch (per email) verleend door het Haven Coördinatie Centrum van de Divisie Havenmeester.
De ontheffing dient schriftelijk of elektronisch door de binnenvaartschipper bij het Haven Coördinatie Centrum te worden aangevraagd. Deze bepalingen over de wijze van indienen volgen dwingend uit de Algemene wet bestuursrecht.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het Haven Coördinatie Centrum 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereikbaar is en dat in de regel binnen een half uur na aanvraag een ontheffing voor het gebruik van een generator aan boord van een binnenschip kan worden verleend.
Zie voor de inhoud van artikelen en de daarbij behorende toelichting: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-30199.pdf.

Bron: officiële bekendmakingen.nl

Beantwoording kamervragen over de betaling van havengelden voor de recreatievaart

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 14 november 2013 de kamervragen van het kamerlid de Vries beantwoord over de betaling van havengelden voor de recreatievaart.

Hieronder de kamervragen en de bijbehorende antwoorden:

Vraag 1
Klopt het dat de betalings- en opzegvoorwaarden voor ligplaatsen in jachthavens zijn geregeld in de HISWA-voorwaarden?
Antwoord 1
Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen particuliere en openbare havens en tussen havens beheerd door lagere overheden en havens beheerd door de rijksoverheid.
- Voor het gebruik van particuliere havens gelden de algemene voorwaarden van de desbetreffende haven.
Het staat de particuliere beheerder van een haven vrij zelf invulling te geven aan die algemene voorwaarden, tenzij bij de verwerving van die haven of in de pachtovereenkomst anders is bepaald. Indien de HISWA Algemene Voorwaarden van toepassing zijn, moeten de huurder en/of de verhuurder een lig- of bergplaats drie maanden vóór het begin van de nieuwe huurperiode schriftelijk opzeggen.
- In openbare (gemeentelijke, provinciale) havens heeft het havengeld het karakter van een retributie. De plaatselijke havengeldverordening is van toepassing.
- De rijksoverheid is geen aanbieder van ligplaatsen specifiek voor de recreatievaart. De rijksoverheid vraagt geen vergoeding voor het gebruik van zijn ligplaatsen, niet van de beroepsvaart noch van de recreatievaart.
De toepasbaarheid van de HISWA voorwaarden is dus wisselend.

Vraag 2
Wat zijn de wettelijke kaders waarbinnen de betalingsvoorwaarden en opzegvoorwaarden voor ligplaatsen voor pleziervaartuigen dienen te worden vastgesteld?
Antwoord 2
De Provinciewet en de Gemeentewet vormen de wettelijke grondslag voor de heffing van retributies, waaronder havengeld. Verder bevat afdeling 3 van titel 5 van boek 6 van het Burgerlijk Wetboek voorschriften over algemene voorwaarden. Op grond van deze voorschriften mogen bedingen in algemene voorwaarden niet onredelijk bezwarend zijn.

Vraag 3
Is het mogelijk om voor particulieren een wettelijke mogelijkheid te creëren de ligplaatsen in maandelijkse of driemaandelijkse termijnen te voldoen en ligplaatsen na het eerste jaar per maand op te zeggen? Zo nee, is het mogelijk om hier met de recreatiesector bindende afspraken over te maken?
Antwoord 3
Ik zie geen aanleiding voor nationale regelgeving op dit detailniveau. Ik vind die ook ongewenst gelet op het streven naar decentralisatie en vermindering van de regeldruk.
In de onderhavige kwestie wil ik vertrouwen op het zelfregulerend vermogen van de recreatievaartsector zelf en desgewenst op het overleg tussen die sector en de direct betrokken overheden. De HISWA voorwaarden zouden hierbij richtinggevend kunnen zijn.

Bron: Officiële bekendmakingen.nl

Beantwoording kamervragen over het milieuprobleem door oude boten in havens

Op 20 augustus 2013 heeft staatssecretaris Mansveld de kamervragen van de kamerleden Van Veldhoven en Hachchi over het milieuprobleem van oude boten in havens beantwoord.

Hieronder de kamervragen en de bijbehorende antwoorden:

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht 'Oude bootjes zijn afvalprobleem'? (Nos.nl, woensdag 5 juli, 'Oude bootjes zijn afvalprobleem' http://nos.nl/artikel/526106-oude-bootjes-zijn-afvalprobleem.html)
Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt het dat er ongeveer 25.000 verwaarloosde zeil- en motorjachten in de Nederlandse jachthavens liggen?
Antwoord 2
Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de beheerder van een jachthaven om bij te houden hoeveel en wat voor soort vaartuigen in de haven liggen, wie de eigenaar is van een vaartuig, enz. Het is niet de taak van de Rijksoverheid om dit soort gegevens te verzamelen of te beheren.

Vraag 3
Klopt het dat de eigenaren van deze verwaarloosde boten vaak niet te achterhalen zijn, waardoor deze boten gewoon blijven liggen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 3
Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4
Bent u bereid een landelijk registratiesysteem in te voeren voor Nederlandse zeil- en motorjachten om het afvalprobleem van boten in de toekomst te voorkomen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 4
Er zijn momenteel twee registratiesystemen voor (plezier)vaartuigen:
1. Voor kleine motorvaartuigen die korter zijn dan 20 meter en sneller kunnen varen dan 20 kilometer per uur is er een verplichte registratie als men met de betreffende vaartuigen gebruik maakt van de Nederlandse binnenwateren.
De registratie vindt plaats door de Rijksdienst voor het wegverkeer.
2. In de openbare registers van het Kadaster kan men vrijwillig een vaartuig laten registreren, zodat de eigendom wordt vastgelegd. Het vaartuig krijgt dan een uniek nummer, waarmee het schip te identificeren is.
Ik zie geen noodzaak om als Rijksoverheid aanvullend aan deze twee systemen een nieuw systeem in te voeren of een van de twee systemen om te bouwen tot een verplicht landelijk systeem voor alle pleziervaartuigen.

Vraag 5
Bent u bereid een verwijderingsbijdrage in te voeren bij aanschaf van een boot, om op die manier het opruimen van deze boten in de toekomst te kunnen financieren? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 5
Het invoeren van een verwijderingsbijdrage op een bepaald product is de verantwoordelijkheid van de producenten en importeurs van dat product, niet van de Rijksoverheid.
Een toepasselijk voorbeeld in dit kader is de autobranche. Producenten en importeurs van auto's in Nederland hebben in 1995 Auto Recycling Nederland (ARN) opgericht. ARN is onder meer belast met het beheren van het fonds dat wordt gevuld door de verwijderingsbijdrage (heet voor auto's nu recyclingbijdrage) die op elke nieuwe auto moet worden betaald. Het fonds wordt gebruikt om auto's aan het eind van hun levensduur duurzaam te verwerken.
De producenten en importeurs van pleziervaartuigen kunnen zelf een vergelijkbaar systeem als voor auto's opzetten, eventueel in samenwerking met beheerders van wateren waar pleziervaartuigen varen. Branche- en belangenorganisaties als Hiswa Vereniging en Nederlandse Jachtbouw Industrie (NJI) zouden gezamenlijk het initiatief kunnen nemen voor het invoeren van een verwijderingsbijdrage en het vormen van een fonds, waarmee de verwerking van afgedankte en/of verwaarloosde pleziervaartuigen kan worden gefinancierd.

Vraag 6
Deelt u de mening dat er een fonds moet worden opgericht voor het opruimen van de grote hoeveelheid verwaarloosde boten die nu in de jachthavens ligt? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 6
Zoals ik in het antwoord op vraag 5 heb aangegeven, zie ik het oprichten van een fonds voor het opruimen en verwerken van verwaarloosde vaartuigen als een verantwoordelijkheid van producenten en importeurs van pleziervaartuigen en van overkoepelende branche- en belangenorganisaties. Ik zal geen initiatief nemen voor het oprichten van een dergelijk fonds.

Vraag 7
Welke oplossing stelt u voor om de vele verwaarloosde boten die nu in de jachthavens van Nederland ligt op te ruimen?
Antwoord 7
Verwaarloosde vaartuigen liggen vooral in wateren die worden beheerd door gemeenten, waterschappen en private ondernemingen. Deze beheerders zijn daarom verantwoordelijk voor het opruimen van de verwaarloosde vaartuigen. De kosten daarvan zullen de beheerders normaliter verhalen op de eigenaren van de vaartuigen.
Als er geen eigenaren bekend zijn of ze zijn niet meer aanspreekbaar, dan zullen de beheerders de kosten zelf moeten betalen en het geld hiervoor zelf moeten genereren, bijvoorbeeld via een opslag op de lig- of havengelden.
Ook een fonds zoals beschreven in het antwoord op vraag 5 kan een oplossing bieden, al zal dat waarschijnlijk niet op korte termijn voldoende gevuld zijn.
Overigens vormen de verwaarloosde vaartuigen naar mijn mening op dit moment geen milieuprobleem gelet op de omvang en het gegeven dat de waterkwaliteit niet nadelig wordt beïnvloed door deze vaartuigen.

Vraag 8
Welke oplossing stelt u voor, waarbij er recht wordt gedaan aan het principe van 'de vervuiler betaalt', om te voorkomen dat het milieuprobleem veroorzaakt door verwaarloosde boten in de toekomst zal toenemen?
Antwoord 8
Zie de antwoorden op de vragen 5 tot en met 7.

Bron: Rijksoverheid.nl

ILT publiceert de Staat van transportveiligheid

figuur 2.1 | **overzicht van het aantal doden in 2012 per modaliteit. De cijfers worden verderop in dit rapport toegelicht.**

modaliteit	aantal doden in 2012	ARBO-gerelateerd	opmerkingen
weg	650		
spoor	16	0	13 'overweggebruikers', 1 'onbevoegde', 1 'andere', 1 'reiziger'[1]
binnenvaart	21	6	4 doden bij scheepsongevallen, 17 doden bij niet-scheepsongevallen, waaronder 6 ARBO-gerelateerde doden
koopvaardij	5	4	betreft slachtoffers op schepen onder de Nederlandse vlag waaronder 4 ARBO-gerelateerde doden en 1 overig
visserij	1	1	betreft slachtoffer op schip onder de Nederlandse vlag
commerciële luchtvaart	0	0	
general aviation	5	0	betreft 5 slachtoffers bij 4 verschillende ongevallen; alle door menselijke fouten

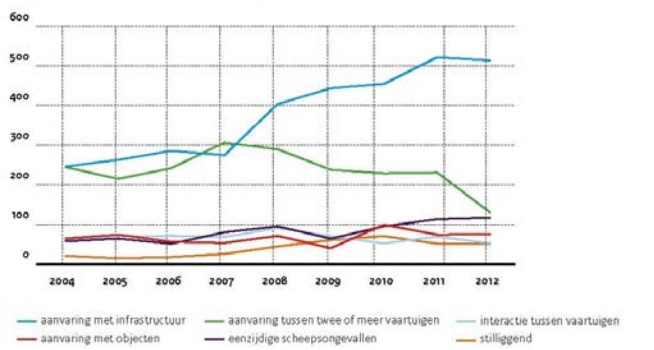
Nederland blijft een veilig land op het gebied van verkeer en vervoer. Dat blijkt uit de Staat van transportveiligheid 2012. Het aantal doden en gewonden in 2012 is relatief beperkt vergeleken met andere Europese landen.
Nederland behoort tot de Europese top op het gebied van de verkeers- en vervoersveiligheid. Dat neemt niet weg dat er nog aandachtspunten zijn. Het beleid van het ministerie richt zich op continue verbetering van de veiligheid.

figuur 2.2 | **het aantal gewonden of zwaargewonden in 2012 per modaliteit. De cijfers worden verderop in dit rapport toegelicht.**

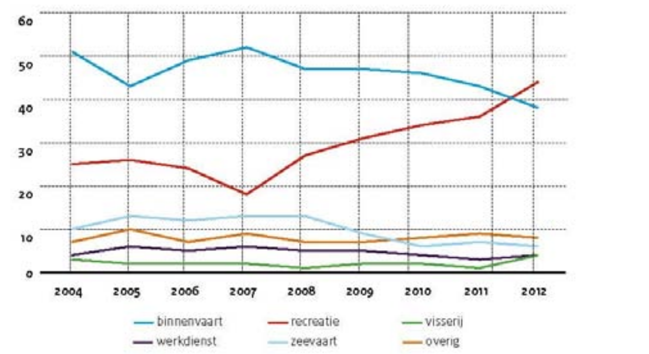
modaliteit	aantal gewonden in 2012	waarvan zwaar gewonden	overige gewonden	opmerkingen
weg		20.100[2]		ernstig gewonden
spoor	289	49	240	28 zwaar-/204[3] lichtgewonde 'reizigers', 9/27 'personeel', 8/8 'overweggebruikers', 2/1 'onbevoegden', 2/0 'anderen'
binnenvaart	87	12	75	58 gewonden a.g.v. scheepsongevallen waarvan 12 zwaargewond zijn. Bij niet-scheepsongevallen zijn 29 gewonden waarvan 24 a.g.v. ARBO-gerelateerde ongevallen
koopvaardij	50			betreft 45 ARBO-gewonden, 2 door brand en explosie en 3 overig op schepen onder de Nederlandse vlag
visserij	9			8 gewonden zijn ARBO-gerelateerd en 1 door een overige oorzaak. Alle gewonden vielen op Nederlandse schepen
commerciële luchtvaart	0	0	0	
general aviation	8	8	0	8 gewonden bij drie verschillende ongevallen; alle door menselijke fouten

De Staat van transportveiligheid schetst aan de hand van cijfers en feiten de staat van de veiligheid op de werkterreinen verkeer en vervoer van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De veiligheid binnen de modaliteiten zeevaart, binnenvaart, luchtvaart, spoor en weg komt aan de orde.

figuur 3.29 | **aard van de geregistreerde scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren, periode 2004-2012** (bron: SOS database Rijkswaterstaat).



figuur 3.30 | **de relatieve betrokkenheid van het type vaart bij geregistreerde scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren, periode 2004-2012** (bron: SOS database Rijkswaterstaat).



Over het geheel genomen zijn in 2012 geen grote veranderingen te constateren ten opzichte van voorgaande jaren. Wel is het zo, dat enkele ernstige incidenten, zoals de treinbotsing bij Amsterdam Westerpark en de aanvaring op de Noordzee met de koopvaardijschepen Baltic Ace en Corvus J duidelijk beeldbepalend zijn geweest en hun uitwerking hebben op het veiligheidsbesef.

Het uiteindelijke oordeel over de Staat van de transportveiligheid kan een stimulans zijn voor de betrokken partijen om accenten te zetten of om accenten te verleggen.

Een samenvatting van de cijfers is te vinden in hoofdstuk 2 (algemeen beeld) van de Staat van transportveiligheid 2012.

Zie
http://www.ilent.nl/actueel/ilt_publiceert_de_staat_van_transportveiligheid.aspx.

Bron: nieuwsbericht Inspectie Leefomgeving en Transport, januari 2014

Een toekomst voor dijken: handreiking voor iconen Hollands landschap

Dijken horen bij Nederland. Uiteraard om ons te beschermen tegen het wassende water, maar door de eeuwen zijn ze ook een onmiskenbaar deel gaan uitmaken van het 'gezicht' van Nederland. Het zijn iconen van onze eeuwenlange relatie met het water, cultuurhistorische elementen van de eerste orde. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een nieuwe publicatie uitgebracht die laat zien hoe om te gaan met de cultuurhistorische waarde van dijken.

Een goede bescherming tegen het water is altijd belangrijk geweest in ons lage en natte land. Door alle eeuwen heen en bij alle vormen van het bewoonbaar maken van het land spelen dijken een rol: bij kustbedijkingen, bij droogmakerijen en langs rivieren, bij veen- en moerasontginningen. Dijken zijn in belangrijke mate kenmerkend voor de eigenheid van een gebied.

Werken aan dijken
Op tal van plaatsen wordt aan dijken gewerkt. De zwakke punten in de kustverdediging en langs de rivieren worden versterkt in verband met de verandering van het klimaat. Op andere plaatsen worden de dijken weggegraven om

bufferzones te creëren die het overvloedige water kunnen opvangen bij een tijdelijk grotere aanvoer van rivierwater. Verder vallen nog steeds oude dijken in het achterland ten prooi aan de voortgaande schaalvergroting in de landbouw, natuurontwikkeling of woningbouw.

Veel soorten dijken
Door de verschillen in functies, vormen, materialen en wijze van aanleg is vrijwel iedere dijk anders en bestaat een grote regionale verscheidenheid. Dijken zijn er in tal van soorten en maten. Van lage en smalle kaden langs waterstromen, langs plassen, meren, kanalen en polderboezems tot machtige rivierdijken en hoge en brede zeeweringen als de Afsluitdijk (eigenlijk een dam) en de Hondsbossche Zeewering.

Elke dijk heeft eigen geschiedenis
Iedere dijk heeft een eigen verhaal, een eigen geschiedenis. Deze geschiedenis is bijvoorbeeld af te lezen aan het bochtig verloop en de kolken die getuigen van doorbraken in verschillende perioden. Verder staan dijken nooit op zichzelf. Ze gaan altijd samen met een grote verscheidenheid aan waterstaatkundige objecten.
Denk aan oude sluizen, bruggen, molens en gemalen.
Ook deze illustreren dat bij iedere dijk een uniek verhaal hoort.
Dijkversterking met gevoel voor historische context
Dat de dijken moeten worden versterkt om ook in de toekomst droge voeten te kunnen houden, ligt voor de hand en ook veel ruimtelijke ontwikkelingen in het achterland zijn nodig om Nederland leefbaar te houden. Het is belangrijk dat deze ingrepen zo veel mogelijk worden uitgevoerd met gevoel voor de historische context.



Een toekomst voor dijken is bedoeld ter ondersteuning en inspiratie voor allen die op een of andere manier voor dit erfgoed verantwoordelijk zijn. De publicatie bevat algemene informatie over de cultuurhistorische waarde van dijken, inspirerende praktijkvoorbeelden, een overzicht van wet- en regelgeving en nuttige adressen. Meer informatie kunt u opvragen via info@cultureelerfgoed.nl.

Te downloaden via
http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u6/Toekomst_dijken.pdf

Bron: persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed komt er aan!

2014 wordt het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed.
Een Jaar waarin de tastbare herinneringen aan onze mobiliteitsgeschiedenis het denken over de toekomst van mobiliteit en mobiel erfgoed inspireren.
Het initiatief voor dit themajaar is genomen door de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN), het samenwerkingsverband voor al het mobiel erfgoed in ons land.

Doel
Mobiliteit is voor Nederland van onschatbare betekenis. De Gouden Eeuw, de Industriële Revolutie en het Welvaartswonder van de 20e eeuw zijn niet denkbaar zonder de ontwikkeling van scheepvaart, railvervoer, wegverkeer en luchtvaart.
2014Mobiel heeft als belangrijk doel het mobiel erfgoed beter onder de aandacht brengen bij de samenleving; in 2014 maar zeker ook daarna. In 2014 wil MCN de Nederlandse mobiliteitsgeschiedenis in de schijnwerpers zetten en het mobiel erfgoed de plaats in onze cultuurwereld geven die het verdient.

Feest
De keuze voor het jaar 2014 is niet toevallig. Juist in 2014 zijn er redenen om feest te vieren:
- 350 jaar geleden ging de bouw van het legendarische schip van Michiel de Ruyter, de Zeven Provinciën, van start;
- 175 jaar geleden reed de eerste trein in Nederland;
- 80 jaar geleden vloog de DC-2 Uiver de recordrace naar Melbourne;
- 50 jaar geleden werd de Japanse auto geïntroduceerd.
Natuurlijk is er nog meer te vieren. En te herdenken trouwens; ook de mobiliteitsgeschiedenis heeft haar tragische kanten.

Samen
2014Mobiel werkt samen met een gevarieerde groep organisaties en bedrijven, waaronder de Rijksoverheid, bedrijven en de verschillende cultuurfondsen. Alle partners zijn overtuigd van het belang van het thema en willen bijdragen aan het succes van 2014 Mobiel door te participeren met eigen activiteiten, of door het verlenen van financiële, materiële en immateriële steun.

Open Monumentendag
2014Mobiel is met name trots op de samenwerking met de Stichting Open Monumentendag. Het 'Jaar' was mede aanleiding voor de Stichting Open Monumentendag in 2014 voor het thema Op reis te kiezen. Zo wordt aangesloten op het Jaar 2014Mobiel en belooft het tweede weekend in september daarmee een ware apotheose van het Jaar 2014 te worden!
Vanaf oktober 2013 presenteert Open Monumentendag bovendien elke maand een Open Monument, dat verband houdt met onze mobiliteitsgeschiedenis.

Evenementen
Er is, elk jaar al, heel veel te beleven op het gebied van mobiliteit en mobiel erfgoed. En in 2014 nog veel meer.
Er komen autobusestafettes, vaar- en vliegtochten, maar er worden ook symposia en congressen georganiseerd voor de vakwereld. Voor 2014Mobiel wordt een evenementenagenda gemaakt, die steeds wordt bijgewerkt.

Thema's
2014Mobiel kent verschillende thematische invalshoeken rond mobiliteit en mobiel erfgoed, gepresenteerd vanuit een breed maatschappelijk perspectief. Uitgangspunt voor de thema's zijn belangrijke historische ontwikkelingen en mijlpalen in de geschiedenis van Nederland, waarin de mobiliteit een centrale rol heeft gespeeld. Steeds zal er aandacht zijn voor mobiliteitsthema's die in heden, verleden en toekomst van onze samenleving in de belangstelling stonden, staan en zullen blijven staan.

Media
2014 Mobiel vertelt het verhaal van de mobiliteit via verschillende media. Er zijn fysieke restauraties van historische vervoermiddelen, er worden verhalen rond de mobiliteitsthema's verteld, er komt een evenementenagenda, er worden tv-programma's gemaakt en er komen bijdragen in de landelijke pers. Natuurlijk ontbreken de sociale media, app's en boekpublicaties niet. Dit alles wordt straks gecommuniceerd via een speciaal daartoe in te richten website in een aantrekkelijke en herkenbare, overkoepelende huisstijl.

Doet u mee?
Ook uw organisatie kan partner worden en meedoen aan "2014Mobiel"…
Bijvoorbeeld door:
- het erfgoed van de mobiliteit in uw omgeving tijdens Open Monumenten Dag in september 2014 aan een publiek van jaarlijks meer dan 900.000 bezoekers te presenteren! Met 'Op reis' als thema voor de Open Monumentendag in september en voor het 'Monument van de Maand'.
- met het erfgoed van de mobiliteit in uw omgeving aan te sluiten bij één van de Mobiliteitsthema's van 2014mobiel.
- met het erfgoed van de mobiliteit in uw omgeving aansluiting te zoeken bij één van de talloze evenemeten die in 2014 op het gebiede van erfgoed en geschiedenis van de mobiliteit worden georganiseerd. Zie daarvoor de evenementenkalender.
- met het erfgoed van de mobiliteit in uw omgeving geheel eigen activiteiten te ontwikkelen.

Onder het erfgoed van de mobiliteit valt een enorme diversiteit te ontdekken:
- onroerend erfgoed: historische pakhuizen, spoorwegstations, oude garages en vliegvelden met bijbehorende gebouwen.
- historische infrastructuur: historische havens en vaarwegen, al dan niet museale spoor- en tramlijnen, wegen, bruggen en tunnels.
- historische plekken en structuren: het was er, maar is er nu niet meer. Het was ooit heel belangrijk en er valt een hoop over te vertellen (gedempte havens, opgebroken spoorlijnen, oude straat wegen met onder het gras verdwenen klinkers).
- roerend erfgoed: behalve in de bekende mobiel-erfgoedmusea (scheepvaartmusea, spoorwegmuseum, vele automusea (echt heel veel) en de luchtvaartmusea zijn er in veel andere musea vaak allerhande voorwerpen te vinden die refereren aan de mobiliteitsgeschiedenis. Denk aan de visserij- en havenmusea, veenkoloniale musea, technische- en industriemusea, maar ook aan plaatselijke, lokale en streekmusea, waar altijd wel iets over verkeer en vervoer te vinden is.
- mobiel erfgoed: binnen roerend erfgoed neemt het mobiele erfgoed een speciale plaats in. Voorzover niet in musea, is het vooral te vinden bij particuliere eigenaren, die meer dan 95% van het mobiel erfgoed in handen hebben. Te bereiken via allerlei behoudsorganisaties en clubs, die zich rond een bepaald type erfgoed hebben georganiseerd, zoals bij FONV, FEHAC, en NFHL.
- archeologisch erfgoed: vergelijke de industriële archeologie, waarbij de resten nog aanwezig zijn, maar minder goed zichtbaar. De scheepsarcheologie valt natuurlijk daaronder, maar hier en daar doet men ook reeds aan tramarcheologie.
- immaterieel erfgoed: verhalen, oral history, re-enactement, etc.

U kunt het natuurlijk alleen doen, maar samen is beter, samen is leuker. Zoek partners, zoals:
- Lokale Open Monumentendag Comités
- Historische verenigingen
- De industrieel-erfgoedorganisaties, samenwerkend in de FIEN
- En natuurlijk de al eerder genoemde musea en mobiel-erfgoedorganisaties. Op deze site bevindt zich een poging tot een overzicht van het werkveld van het mobiel erfgoed.

Wat biedt MCN?
- Een platform, voor onderlinge communicatie, voor inspiratie en voor het zoeken naar partners. Een digitaal platform! Maak zelf ook gebruik van digitale mogelijkheden.
- De centrale evenementenkalender. Meldt ook uw activiteiten aan!

- Contacten: via MCN zijn contactgegevens van organisaties in het mobiel-erfgoedveld te bekomen.

Vragen? info@mobiel-erfgoed.nl
2014 Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed wordt mede mogelijk gemaakt door het Mondriaan Fonds, het publieke stimuleringsfonds voor beeldende kunst en cultureel erfgoed.

Bron: www.mobiel-erfgoed.nl

Op Reis is thema Open Monumentendag (13-14 september 2014)

Met het thema Op reis verbreedt de Open Monumentendag in 2014 horizonten. Op reis laat mensen op 13 en 14 september reizen, over land, over water en door de lucht.

Open Monumentendag 2014 gaat terug in de tijd en vertelt de verhalen van de monumenten; onze getuigen van het verleden. Met reizen, vervoer en transport verhaalt de Open Monumentendag over de dynamiek die daarmee gepaard gaat, de invloed die reizen en vervoer hebben gehad en nog steeds hebben op het aanzien van Nederland, de inrichting van het land en de steden, de manier van leven en het forenzen - zoals we dat in Nederland vandaag de dag doen. Want het gaat niet alleen over toen; de verhalen van toen verklaren het aanzien van nu en inspireren ons voor de toekomst.

Op reis gaat over middelen van vervoer, over mobiel erfgoed, over wegen, sporen en kanalen, over de gebouwde monumenten die daarbij horen, over plaatsen van aankomst en vertrek, over pleisterplaatsen, over werkplaatsen, remises, koetshuizen, werven en natuurlijk veel meer. Want elke gemeente zal zijn eigen draai aan het thema geven en overal in Nederland zal dat in het weekend van 13 en 14 september 2014 verrassende openstellingen en activiteiten opleveren.

2014 is ook het Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed, mede de aanleiding voor de Stichting Open Monumentendag om dit jaar voor het thema Op reis te kiezen.

Bron: www.lvbhb.nl

Mobiel Erfgoed Lening van Mondriaan Fonds en Nationaal Restauratie Fonds

Mondriaan Fonds en Nationaal Restauratiefonds hebben een nieuwe ondersteuningsmogelijkheid voor de restauratie van voor Nederland belangrijk mobiel erfgoed: de Mobiel Erfgoed Lening. Hieruit kunnen eigenaren van historische treinen, auto's en vliegtuigen een lening aanvragen met een lage rente. In totaal is 1 miljoen euro beschikbaar.
Er kan maximaal voor 75.000 euro per object geleend worden. Met deze Mobiel Erfgoed Lening willen de initiatiefnemers het behoud van dit erfgoed stimuleren.
De belangstelling voor mobiel erfgoed neemt toe.
Om de kwaliteit van dit bijzondere erfgoed te versterken en het operationeel en zichtbaar te houden, ondersteunt het Restauratiefonds de restauratie van deze vervoermiddelen.

Lage rente
Eigenaren kunnen een lening met een lage rente aanvragen om aan zo'n object werkzaamheden te verrichten die zijn gericht op duurzaam herstel en/of het terugbrengen in de oude staat.

Nationaal Register Mobiel Erfgoed
Het gaat hierbij om restauratiewerkzaamheden.
Om in aanmerking te komen voor de Mobiel Erfgoed Lening moet er aan bepaalde voorwaarden worden voldaan; het object moet ingeschreven staan in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, in Nederland in gebruik zijn geweest of geproduceerd zijn en het moet een bepaalde leeftijd hebben. Aanvragen voor het varend erfgoed worden niet ondersteund, omdat hiervoor een apart Fonds voor Varend Erfgoed bij het VSB-fonds en het Restauratiefonds bestaat.

Aanvragen
Aanvragen moeten worden ingediend bij het Mondriaan Fonds voor een inhoudelijke beoordeling. Het Restauratiefonds beoordeelt de kredieten en verstrekt de lening. Uitgebreide informatie en aanvraagformulieren kunt u vinden op:
- www.mondriaanfonds.nl (Ga naar 'Aanvragen' en scroll vervolgens naar Mobiel Erfgoed Lening)
- www.restauratiefonds.nl (Ga naar 'Ik ga mijn monument restaureren')

Mondriaan Fonds
Het Mondriaan Fonds is het publieke stimuleringsfonds voor beeldende kunst en cultureel erfgoed. Het bevordert bijzondere en vernieuwende projecten en activiteiten van beeldend kunstenaars, bemiddelaars en instellingen die van belang zijn voor de beeldende kunst en cultureel erfgoed in Nederland.

Nationaal Restauratiefonds
Het Nationaal Restauratiefonds is een onafhankelijke stichting die financieringen verstrekt en subsidies uitbetaald aan eigenaren en beheerders van monumenten voor het restaureren en onderhouden van hun pand.

Bron: www.mobiel-erfgoed.nl

Bestuur van de stichting Mobiele Collectie Nederland

In het bestuur van de stichting MCN zijn de de vier sectoren van het mobiel erfgoed in Nederland vertegenwoordigd: water, rail, weg en lucht. Binnen deze sectoren zijn én particuliere eigenaren én musea aanwezig:

- Sector Water particulier: Oluf van Oosterom, voorzitter Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV)
- Sector Water, museaal: Rein Schuddeboom, directeur Het Havenmuseum Rotterdam
- Sector Rail: Jaap Nieweg, directeur externe betrekkingen Museumstoomtram Hoorn - Medemblik en adviseur Historisch Railvervoer Nederland (HRN); Jaap Nieweg is tevens voorzitter van de stichting MCN

- Sector Rail: Kees Wielemaker, voorzitter Historisch Railvervoer Nederland (HRN)
- Sector Weg, particulier: Ben Boortman, voorzitter Werkgroep Cultureel Erfgoed van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC)
- Sector Weg, museaal: Ton Cox, directeur DAF-museum te Eindhoven
- Sector Lucht, particulier: Arno van der Holst, bestuurslid Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL); Arno van der Holst is tevens penningmeester van de stichting MCN
- Sector Lucht, museaal: Alfred Staarman, conservator Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg
- Secretaris: Thessa Syderius, senior beleidsmedewerker bij de Gemeente Haarlemmermeer
- Adviseur: Peter Nijhof, senior specialist industrieel erfgoed en weg- en waterbouw bij de Rijksdienst voor het Cultuureel Erfgoed (RCE) en tevens contactpersoon voor de Federatie Industrieel Erfgoed Nederland (FIEN)
- Adviseur: Max Popma, zelfstandig adviseur en projectleider bij Cultuurwerk

Bron: www.mobiel-erfgoed.nl

Gratis nieuwsbrief De Erfgoedstem

Nieuws over monumenten, archeologie en cultuurlandschap. Wekelijkse nieuwsbrief over erfgoed in brede zin van het woord, gebouwd erfgoed, archeologie, groen erfgoed en herbestemming.

De erfgoedstem is een productie van Monumenten.nl in samenwerking met Stichting Erfgoedlab.

Voor reacties en nieuws kunt u contact opnemen via redactie@erfgoedstem.nl

Erfgoedstem
Smallepad 5
3811 MG, Amersfoort

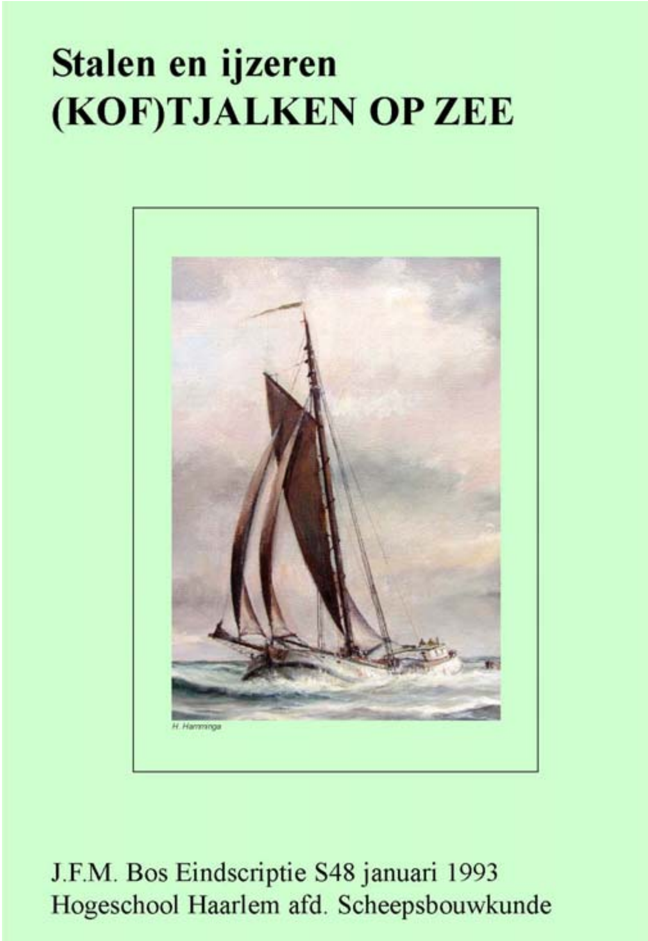
Aanmelden voor de gratis nieuwsbrief via http://erfgoedstem.nl/nieuwsbrief/. U ontvangt de nieuwsbrief per mail.

Bron: De Erfgoedstem

Stalen en ijzeren (kof)tjalken op zee

J.F.M. Bos Eindscriptie S48 januari 1993. Hogeschool Haarlem afd. Scheepsbouwkunde (168 pagina's - 11 MB)

Ieder die aan een opleiding begint, weet dat er ooit een einde aan komt. Zo kwam er ook een einde aan mijn HBO opleiding Scheepsbouwkunde aan de Hogeschool Haarlem sector Techniek in 1993. Het boek 'Stalen en ijzeren (kof)tjalken op zee' is het resultaat van vele maanden werk, mijn afstuderen. Het boek tracht alle belangrijke gegevens die eerst versnipperd en verspreid waren bijeen te brengen. De doelgroep bestaat dan ook in eerste plaats uit de scheepseigenaren, waarna de scheepvaartmusea en andere geïnteresseerden volgen.



Het boek geeft een overzicht van de zaken die voor deze schepen van belang waren en nu nog zijn. In 1993 zijn er 2 verschillende drukken geweest die allebei snel uitverkocht waren. Tegenwoordig is de papieren versie van het boek uitsluitend nog tweedehands verkrijgbaar. Omdat er veel waardevolle informatie instaat en er nog steeds belangstelling voor is, publiceren we het boek nu (door Henk Bos volledig opnieuw gedigitaliseerd) op internet. Belangstellenden voor de achterliggende database kunnen per mail contact opnemen.

Te downloaden via http://bds.home.xs4all.nl/. (JB)

Bruine ANWB-borden op monumenten blijven bestaan

Nu het ANWB Fonds per 1 januari is opgeheven, vragen veel mensen zich af hoe het nu precies zit met de ANWB-monumentenborden die de afgelopen 35 jaar op veel monumenten aangebracht zijn. Verdwijnen die ook of blijven ze bestaan? Er is volgens de ANWB weinig te vrezen *"we blijven ermee doorgaan"*.

Lees het gehele artikel op http://erfgoedstem.nl/bruine-borden/.

Bron: De Erfgoedstem